(Zweites Blatt.)

Thorner Zeitung.

Nr. 68 — Freitag, den 21. März — 1902

Neue Nachrichten.

Torgau, 19. März. Hier erfolgte die Gründung eines Komitees hervorragender Großindustrieller behufs Einleitung der Vorarbeiten zur Herstellung eines Großschiffahrtsweges Berlin-Riesa-Leipzig. Die Kosten wurden auf 190 Millionen M. veranschlagt, wovon Preußen und Sachsen zusammen 100 Millionen, der Interessentenverband 90 Millionen M. tragen soll.

Wien, 19. März. Der Alldeutsche Franko Stein erschien heute im Reichsrat mit der Hundepeitsche und zeigte damit auf den Tschechen Dyk. Später kam Dyk, der sich darauf entfernt hatte, wieder in den Saal und zeigte einen Revolver, mit dem er sich bewaffnet hatte. (Recht gemütlich!)

Hoboken, 19. März. Nachts hat eine Feuersbrunst den Pier der Dampfschifffahrtsgesellschaft „Phönix", den Dampfer „British Queen" und eine Anzahl Boote zerstört. Der Verlust an Ladung beziffert sich auf nahezu eine Million Dollars. Menschen sind nicht umgekommen.

Stimmen der Presse.

—0 **Die Reichstagsersatzwahl** in Gerdauen (S. Parlamentarisches) hat mit einem Siege des Konservativen geendet. Das war vorauszusehen. Wer die ländlichen Verhältnisse in Ostpreußen, wo auf dem Lande der Junker ein strenges „Regiment" führt, kennt, konnte nicht enttäuscht sein. Die freis.-volksp. „Königsb. Hart. Ztg." schreibt von diesem Gesichtspunkte aus:

Wenn es trotzdem der Liberalismus nicht an energischen Anstrengungen hat fehlen lassen, um den Agrariern das Mandat streitig zu machen, so geschah es, weil es die Pflicht einer jeden Partei ist, jede Gelegenheit zu benutzen, um ihre Anhänger zu mobilisieren und ihre Kräfte mit dem Gegner zu messen. Nur durch fortgesetzten Kampf kann auf eine Besserung unserer politischen Verhältnisse zu Gunsten des Liberalismus gerechnet werden .... Es sind über 2000 Stimmen mehr abgegeben worden als 1898, und diese 2000 sind fast ausschließlich dem liberalen Kandidaten zu gute gekommen. Besonders haben sich 9 Städte des Wahlkreises vortrefflich geschlagen. Hier hat sich die Zahl der liberalen Stimmen gegenüber den früheren Wahlen nahezu verdoppelt, sie ist von 1140 auf 2258 gestiegen. Aber auch vom platten Lande hat der liberale Kandidat einen Zuwachs von rund 700 Stimmen erhalten. Bewiesen ist aber, daß selbst in rein ländlichen Wahlkreisen der liberale Gedanke keineswegs erloschen ist, sondern mit Erfolg belebt und entfacht werden kann. Dieser muß um so höher veranschlagt werden, als man bei dem agrarischen Wahlsieg die behördliche Unterstützung und die Abhängigkeit der ländlichen Wähler von dem Großgrundbesitz in Rechnnng ziehen muß. Wie bei einer freien Wahl das Endergebnis ausfallen würde, beweist der enorme Stimmenzuwachs der Liberalen in den Städten.

Daß die liberalen Parteien den Ausfall dieser Wahl nur mit aufrichtiger Genugthuung begrüßen können, bestätigt die konservative „Elb. Ztg." Sie schreibt ganz resigniert:

2000 liberale Stimmen mehr. Das ist für einen ländlichen ostpreußischen Wahlkreis ein kolossaler Fortschritt. Der Wahlkreis kann also nicht mehr als sichere konservative Domäne, die er seit 1884 war, angesehen werden.

Mit Recht dürfen die liberalen Parteien von dieser Wahl auf die Hauptwahlen 1903 einen sicheren Schluß ziehen, wenn es heißt: „Für oder wider die Kornzölle!"

Gemeinde-, Schul- und Kirchenwesen.

00 **Alle polnischen Studenten** nicht-preuß. Herkunft sollen, wie man dem „Kuryer" mitteilt, aus Charlottenburg ausgewiesen worden sein, ohne Rücksicht darauf, ob sie kompromittirt seien oder nicht. Es sollen an die 40 sein. — Na, na! Wenn's nur wahr ist! Schon glaublicher klingt, was die „Nat.-Ztg." berichtet: Danach wurden nur diejenigen polnischen und russischen Studenten ausgewiesen, die bei geheimen Sitzungen überrascht wurden.

00 **Das Schulgeld** für königliche Gymnasien ist, wie wir erfahren, vom 1. Apr. cr. ab von 120 auf 130 M. erhöht worden. Man sieht, die Verteuerungspolitik macht auch vor der geistigen Nahrung nicht Halt. Leider!

00 **Die Handelshochschule** in Leipzig hatte im Wintersemester eine Frequenz von 353 Studirenden und 54 Hörern. Seit Begründung dieser einzigen Hochschule im Reich ist die Frequenz in ganz außerordentlicher Weise gestiegen.

Preußischer Landtag.

Abgeordnetenhaus.

51. Sitzung vom 19. März, 11 Uhr.

Kultusetat: „Medizinalwesen".

Abg v. Savigny (Ctr.) Wenn Dr. Langerhans den polizeilichen Charakter der Thätigkeit des Kreisarztes betont habe, so sei doch darauf hinzuweisen, daß der Kreisarzt nicht nur der Vertraute der Behörden, sondern auch der Kreiseingesessenen sei. Die Medizinalreform habe segensreich gewirkt.

Abg. Frhr. v. Zedlitz (freikons.) erklärt sich für die Lostrennung der Midizinalabteilung vom Kultusministerium. Wenn vielfach Klagen über mangelhafte hygienische Maßregeln laut werden, so ist das zurückzuführen auf die mangelhafte Leistungsfähigkeit der Gemeinden.

Abg. Glatzel (nl.) macht mit Rücksicht auf die in Aussicht gestellte Krankenkassennovelle auf Mißstände aufmerksam, welche sich zwischen Krankenkassen und Aerzten herausgestellt haben. Manche Aerzte werden gezwungen, Krankenbesuche für 20 bis 50 Pfennig zu machen.

Abg. Kindler (Frs. Vpt.): Im vorigen Jahr ist bereits darauf hingewiesen worden, daß das Hygienische Institut in Posen in ganz ungenügenden Räumen untergebracht worden ist und daß ein Neubau dringend erforderlich sei. Es wird nicht nur von Krankenhäusern und Aerzten in Anspruch genommen, sondern auch von vielen Städten zu Wasseruntersuchungen. Es finden auch Lehrkurse in dem Institut statt. Redner hofft, daß das in Posen aufgetauchte Gerücht, daß man bei einem Neubau die Stadt wieder belasten wolle, unbegründet ist. Bei der Einrichtung des Instituts ist von der Stadt Posen die provisorische Hergabe eines Grundstücks vereinbart worden.

Geheimrat Dr. Kirchner hofft, daß das Vorgehen der Regierung mit der Staatsverwaltung bald zu einem Neubau führen werde.

Die zweite Lesung des Kultusetats ist damit beendet. Es folgt die **erste Beratung der Eisenbahnvorlage.**

Abg. Graf Kanitz (kons.) vermißt unter den Summen zum Ankauf von Privatbahnen einen Betrag zum Ankauf der Ostpreußischen Südbahn, fordert weiter die Verstaatlichnng der Marienburg-Mlawkaer Bahn und glaubt nicht, daß irgend welche wichtigen Gründe vorhanden wären, die Verstaatlichung hinauszuschieben. Des Weiteren beklagt Redner, daß die Kreise, in denen neue Bahnen gebaut werden, viel zu sehr zu Beiträgen für den Grunderwerb herangezogen werden. Im Osten müßten noch weitere Bahnen gebaut resp. bestehende erweitert werden. Die Strecke Wormditt-Bischdorf müßte aus strategischen Rücksichten gleich als Vollbahn gebaut werden.

Minister v. Thielen: Meines Wissens hat sich die Staatsregierung über Verstaatlichung von Privatbahnen niemals ausgesprochen. Beide Bahnen arbeiten unter denselben Tarifen. Es wäre daher zweckmäßig, wenn der Zeitpunkt einer Verstaatlichung gekommen ist, beide Bahnen zu erwerben. Ich bin dem Grafen Kanitz dankbar, daß er in die Verwaltung des Staates mindestens dasselbe Vertrauen setzt als in die Verwaltung der Privatbahnen. (Heiterkeit.) Ich bin aber, das will ich hier ganz offen erklären, der Meinung, beide Bahnen werden ein langes Privatleben nicht mehr führen. Sie können überzeugt sein, daß seitens der Eisenbahnverwaltung durchaus das Interesse der Allgemeinheit gewahrt wird. Eine Benachteiligung des Ostens wird in keiner Weise beabsichtigt. Ostpreußen, Westpreußen und Posen erhalten das Doppelte an Staatszuschuß in dieser Richtung als die anderen Provinzen. Auch Schlesien ist diesmal sehr gut berücksichtigt worden.

Abg. Gothein Frs. Vgg.): Eine der unangenehmsten Wirkungen des Staatsbahnsystems ist die, daß die Verhandlungen des Abgeordnetenhauses sehr in die Länge gezogen werden, auch durch die Sekundärbahnbauten. Die Sparsamkeitspolitik, die immer mit der ungünstigen Finanzlage motivirt worden ist, hat unsere wirtschaftliche Entwickelung sehr zurückgehalten, namentlich dadurch, daß das Staatssystem jede Konkurrenz auf diesem Gebiet ausschließt. Erst durch das Kleinbahngesetz ist etwas Wandel geschaffen worden. Das schlimmste aber ist, daß, wenn Interessenten um eine Konzession bitten, um auf ihre Kosten die Bahn zu bauen, es dann heißt: Ja, eine derartige Eisenbahn würde ein so wichtiges Glied im System der Staatsbahnen sein, daß die Konzession nicht erteilt werden kann. Schon Graf Itzenplitz hat sich für eine direkte Verbindung der Städte Breslau und Warschau interessirt. Jetzt spricht man von einer Linie Breslau—Warschau, die so heißt, weil sie in Breslau nicht anfängt und in Warschau nicht aufhört. Graf Itzenplitz betonte, daß die Linie über Ostrowo—Kalisch nicht rätlich wäre, weil sie den natürlichen Verkehr von Warschau, Lodz, Kalisch von Breslau ablenken würde. Nachdem die russische Regierung jetzt eine Bahn Kalisch—Ostrowo schaffen will, sollte die Regierung ihr Möglichstes thun, um die Nachteile für Breslau auszugleichen, indem sie eine Vollbahnverbindung zwischen Breslau und Warschau schafft. Die schlesischen Bäder würden durch eine direkte Verbindung zwischen Warschau und Breslau außerordentlich gewinnen. Wir haben in Breslau große Geschäfte, die für über 1 Million M. nach Rußland absetzen. Es herrscht eine Erbitterung über alle die Schäden, die Mittelschlesien und Breslau durch die jahrzehntelange Absperrung von der Grenze erlitten hat, darüber, das da nichts entsteht, blos weil die Eisenbahnverwaltung eine Konzession nicht erteilen oder eine Bahn bauen will, weil sie glaubt, sie habe es nicht nötig. Man geht von der Ueberzeugung aus, daß das Ganze Not leidet, wenn ein Teil Not leidet. Die Stimmung wird von Jahr zu Jahr erbitterter und die Hoffnungslosigkeit immer größer. Der Minister möge die jahrzehntelange Hoffnung nicht zu Schanden werden lassen und dafür sorgen, daß eine direkte Schnellzugsverbindung Breslau-Warschau geschaffen wird. (Beifall.)

Minister v. Thielen: Der Vorredner hat gesagt, seit Jahrzehnten werde die Konzessionserteilung verweigert, auch dann, wenn der Staat die betreffende Bahn als im öffentlichen Interesse liegend erklärt. Das entspricht durchaus nicht den Thatsachen. Seit Jahren ist keine Konzession verweigert außer Oels-Ostrowo. Nach den Nachweisungen über den Zeitraum von 1890 bis 1900 sind Konzessionen erteilt worden auf Privatnebenbahnen für 1083 Kilometer. Die Vermehrung der Bahnen hat bei uns stattgefunden um 4,1 pCt., in England um 1,2 pCt., in Frankreich um 1,40 pCt. Wenn wir uns den jetzigen Zustand der Verkehrsverhältnisse vergegenwärtigen, so kommen wir zu der Ueberzeugung, daß dieser ziffermäßig zur Zeit kein bedeutender ist. Unter der Voraussetzung, daß auf der russischen Seite ebenfalls Schnellzugsverbindungen eingerichtet werden, wird nach unserem Projekt die Fahrtdauer zwischen Warschau und Breslau um 3—4 Stunden abgekürzt, von 11 auf 7 Stunden, während die Linie über Ostrowo-Oels im günstigsten Falle eine Abkürzung von 20 Minuten sein würde, denn es müßte doch in Oels ein ziemlich langer Aufenthalt zur Aufnahme von Passagieren genommen werden. Das ist allerdings nur theoretisch. Es könnte aber nur eine Abkürzung von 27 Kilometer in Frage kommen, ein verschwindender Teil gegenüber der großen Entfernung, wenn rasche direkte Züge von der Grenze nach Breslau vorhanden sind. Die Verantwortung würde doch kein Minister übernehmen, daß einer Nebenbahn die Güter zugeführt würden, und darin liegt noch das Hauptverdienst. Ein Kapitalist wird sein Geld anders anlegen, als in dieser vollständig aussichtslosen Linie. Ich meine, daß zur Zeit eine nachweisbare Schädigung von Breslau nicht in Frage kommt, und es würde im wirthschaftlichen und im Finanzinteresse nicht gerechtfertigt sein, 8 Millionen mehr aufzuwenden und vielleicht 20 Minuten zu sparen.

Abg. Herrmann (Ctr.) verlangt bessere Eisenbahnverbindung zwischen Königsberg und Allenstein.

Abg. Dr. Krieger-Königsberg (Frs. Vpt.): Wir stehen der Vorlage freundlich gegenüber, obschon wir glauben, das man dieser denselben Vorwurf machen kann, den man der Kanalvorlage gemacht hat, den man einer jeden neuen Verkehrslinie machen kann, nämlich, daß die vorgeschlagene neue Verkehrslinie nicht allen mehr oder weniger berechtigten Interessen gerecht werden kann. Trotzdem werden wir diese Vorlage acceptiren, ohne Kompensationsforderungen zu stellen. Wenn auch aus den Kreisen meiner politischen Freunde der eine oder andere Spezialwünsche hat, so soll das nicht vorgebracht werden als eine Bedingung, sondern als eine Anregung. Im Großen und Ganzen halten wir die vorgeschlagenen Linien für zweckmäßig, wie wir auch mit dem Erwerb der in der Vorlage aufgeführten Linien einverstanden sind. Beim Bau von Kleinbahnen, zu denen eine staatliche Beihilfe gewährt wird, sollte der Staat den Einfluß, auf den er mit Rücksicht auf die gewährte Beihilfe einen Anspruch hat, auch auf die Art der Tracirung der Kleinbahnen mehr als bisher ausdehnen. Es sind vielfach Klagen laut geworden, daß die Tracen der Kleinbahnen oft merkwürdige Abschwenkungen aufweisen, welche weniger im Interesse der Allgemeinheit als im Interesse einzelner Personen zu liegen scheinen. Ferner halte ich das System, welches bis jetzt beim Bau und Betrieb der Kleinbahnen bevorzugt worden ist, nämlich die Bildung einer Aktiengesellschaft unter finanzieller Beteiligung des Staates, der Provinz und der Kreise mit Hineinbeziehung einer Unternehmerfirma nicht für zweckmäßig. Die Aktiengesellschaften, welche unter Einbeziehung einer Baufirma gebildet werden, übergehen zunächst den Bau dieser Firma, die dann später auch den Betrieb in der Hand behält. Ich glaube, daß bei dem System das Risiko der Provinz und des Kommunalverbandes in keiner Weise gemindert wird, daß aber der Unternehmer bereits im Bauanschlag genügend Deckung für sein Risiko suchen wird. Ich halte es für richtiger, wenn die Gesellschaften ohne Einbeziehung einer solchen Baugesellschaften bilden und den Betrieb entweder direkt in die Hand nehmen oder ev. an den Staat verpachten. Bezüglich der Spurweite können die weiteren Vereinbarungen den Kommissionsverhandlungen vorbehalten bleiben. Wenn die Normalspur im Bau auch teurer ist als die Schmalspur, so bietet sie für den Betrieb insbesondere im Anschluß an Haupt- und Nebenbahnen Vorteile, welche die höheren Baukosten wohl aufzuwiegen im Stande sind. (Beifall links.)

Minister von Thielen: Die Tracirung von Kleinbahnen unterliegt nicht der ministeriellen Genehmigung, sondern der des Regierungspräsidenten resp. der betreffenden Eisenbahndirektion. Nur, wo eine dringende Notwendigkeit vorliegt, werden Privatunternehmer herangezogen. Als Normalpurweite für Kleinbahnen sind 67 cm festgesetzt. Ich gebe zu, daß das oft nicht zweckmäßig ist.

Abg. v. Bockelberg (kons.) kann die Entwickelung des Kleinbahnwesens nicht optimistisch beurteilen.

Minister v. Thielen erwidert, daß in dem ersten Jahr die Nebenbahnen natürlich keinen großen Gewinn abwerfen könnten.

Abg. Graf Strachwitz (Ctr.), welcher ausführt, daß es sich bei der sogenannten schlesischen Volksbewegung doch wohl mehr um eine Breslauer Bewegung handle. An sich sei ja der Wunsch Breslaus nach einer besseren Verbindung mit Warschau berechtigt. Aber auch andere Teile Schlesiens hätten berechtigte Wünsche.

Donnerstag: Fortsetzung.

Schluß 4½ Uhr.

Zuschriften an die Redaktion.

(Für Zuschriften, die in dieser Rubrik zur Veröffentlichung kommen, übernimmt die Redaktion nur die preßgesetzliche Verantwortung.)

Noch einmal die Stadtverordneten-Sitzung.

Wie bekannt wird, hat nach der letzten Stadtverordnetenversammlung die „Freie Bauinnung zu Thorn" an die Kgl. Regierung telegraphisch eine Beschwerde abgehen lassen, nicht nur in Sachen der neuen Wasservorlage, sondern auch über die geplante Vergebung der Bauarbeiten des neu zu errichtenden Stadttheaters. Nähere Begründung und die dazu erforderlichen Anlagen soll die Bauinnung haben folgen lassen. Es fragt sich nun: wird der Herr Magistratsdirigent versuchen, auch die Mitglieder der „Freien Bauinnung" als Nörgler hinzustellen?! Nach den letzten Ausführungen dieses Herrn wird man darauf gefaßt sein müssen.

Wenn nun auch die Innung sich sehr wenig an die persönliche Ansicht des Herrn Ersten Bürgermeisters kehren wird und unbehindert aller Anfeindungen ihren einmal als richtig anerkannten Weg weiter verfolgen wird, so muß doch noch darauf hingewiesen werden, daß, wenn die Innung sich ihr Recht von dem Herrn Ersten Bürgermeister nicht beschneiden läßt, sie richtig handelt. Eine Innung steht in keinem Abhängigkeitsverhältnis zum Magistratsdirigenten. Die Mitglieder einer Innung sind freie Bürger, denen auch ein Magistratsdirigent weder Vorschriften noch Lehren zu geben hat, sie können sich nach ihrem Bemessen mit ihren Wünschen an solche Stellen wenden, die ihnen als die geeignetsten erscheinen. Die hiesige Bauinnung hat ja auch schon in früheren Jahren einmal bewiesen, daß sie Angriffe mit Erfolg zu parieren weiß. Und daran wird auch der hiesige Magistratsdirigent nichts ändern. Jeder Einsichtsvolle wird zugeben müssen, daß nach den Vorgängen in der Stadtverordnetenversammlung, die Bauinnung zur Währung ihrer berechtigten Interessen das hat thun müssen, was sie gethan hat. Hoffentlich wird sie Erfolg erringen zum Wohle der ganzen Bürgerschaft, denn, wie es heute den Mitgliedern der Bauinnung ergangen ist, so kann es morgen irgend einem anderen gewerblichen Stande ergehen.

Im allgemeinen sieht man die Innnngen sich darauf beschränken, Lehrlinge auszubilden. Der Gesetzgeber hat doch aber nicht die Innungen mit so reichlichen Rechten allein deshalb ausgestattet, damit sie Lehrlinge ein- und Gesellen ausschreiben, Streitigkeiten unter ihren Mitgliedern und mit ihren Angestellten regeln und dann schließlich an jedem Quartal ein Festessen veranstalten! — Wenn eine Innung vermöge der festen Zusammenschließung ihrer Mitglieder sich höhere Ziele ge-

steckt hat, wenn sie auf wirtschaftlichem Gebiete sich zu einem nicht zu übersehenden Faktor aufschwingen will, so ist das hoch anerkennenswert nnd verdient Unterstützung. Das Baufach befindet sich, wie anderwärts so auch hier seit längerer Zeit in recht trauriger Lage, deshalb ist es erfreulich, daß die hiesigen Baugewerbetreibenden nicht nach Unterstützung rufen, sondern sich selbst zu helfen suchen. Und dazu gehört doch an erster Stelle, daß sie mit Argusaugen darüber wachen, daß Arbeiten, die die Kommune zu vergeben hat, einzig und allein von ihnen ausgeführt werden. Weit über die Grenzen unserer Provinz hinaus ist bekannt, daß die Thorner Baugewerbetreibenden auf einer selten hohen Stufe an Leistungsfähigkeit stehen, was man leider im Magistrat nicht zu würdigen scheint, trotzdem diesem Kollegium ein Baugewerbetreibender, Zimmermeister Kriwes angehört. Oder ist Herr Stadtrat Kriwes, nur solange von der Tüchtigkeit der Innungsmitglieder überzeugt gewesen, als er selbst Mitglied war? Durch die erwählte Stadtratswürde sind seine technischen Kenntnisse doch nicht gewachsen und dadurch, daß er seit Jahren aus der Innung ausgeschieden ist, ist ihm wohl ein richtiges Urteil über die Qualifikation der jetzigen Mitglieder abhanden gekommen, sonst hätte er im Magistrat mit aller Entschiedenheit dafür eintreten müssen, daß solche Arbeiten nur an hiesige Gewerbetreibende vergeben werden. Vor der Stadtratszeit war Herr Kriwes anderer Meinung als heute.

Die Arbeiten für die Heberleitung sind in keiner Weise schwierig zu nennen und wenn Herr Stadtrat Metzger anderer Meinung gewesen ist, so ist ihm eben unbekannt, daß eine derartige Anlage allbekannt ist. (Es ist ja noch kein Herrgott vom Himmel gefallen!) Wenn aber Herr Ingenieur Metzger die Anlage der Brunnen nach dem System v. Hof als die einzig praktische und Erfolg verheißende bezeichnet haben soll, so möchte ich fragen, wie unendlich viele mit Erfolg ausgeführte Anlagen es giebt, die nach andern, nicht patentierten, aber durch Jahre hindurch wohl erprobten Systemen erbaut sind und wie wenige, die nach dem System von Hof hergestellt sind? Der einzige Vorteil vieler solcher Spezialsysteme liegt in den bedeutend höheren Kosten. Heute suchen recht viele Firmen bei allen möglichen Bauwerken irgend ein dazu erforderliches Material so umzugestalten, daß es patentfähig, d. h. ertragreicher wird. Gelingts, so finden sich schon Bauleiter, die darin etwas ganz Besonderes erblicken und es empfehlen, trotz noch so enorm hoher Preise. Was patentiert ist, was recht viel kostet, woran recht viel verdient wird, muß gut sein! — Die Arbeiten zur Erbauung des Stadttheaters sind nichts weiter als Bauarbeiten, die jeder Handwerksmeister nach vorschriftsmäßigen und technisch richtigen Zeichenvorlagen auszuführen imstande ist. Ich meine nicht nur die Rohbauarbeiten, sondern auch den inneren Ausbau.

Will man der Wiener Firma die Ausarbeitung und Lieferung des Projekts hierzu zu festen Sätzen übertragen, so soll man es thun. Will man ihr aber auch die Bauleitung zu festen Sätzen übertragen, so wäre dagegen nichts einzuwenden, wenn wir keinen Stadtbaurat hätten. Hat die Stadt eine solche Fülle von Geld, um sich einen Stadtbaurat mit einem Einkommen von 5500 Mk. zu halten, der nur die dauernd vorkommenden Reparaturen und sonstigen kleinen Bauten leitet? Und was sagt der Herr Stadtbaurat zu all diesen Dingen? War der Herr einverstanden, daß zu so einer einfachen Anlage, wie die neue Wasservorlage es nun einmal ist — Herr Betriebsingenieur Dröge soll das Projekt gefertigt und Herr Ingenieur Metzger revidiert haben — daß Herr Stadtrat Metzger zugezogen wurde, und will der Herr Stadtbaurat sich nun auch die Leitung der Ausführungsarbeiten des Stadttheaters aus der Hand nehmen lassen?

Der Herr Erste Bürgermeister hat freilich in der letzten Stadtverordnetenversammlung erklärt, man müsse das Gutachten der Sachverständigen doch unzweifelhaft so auffassen: „Uebrick ist unfähig, ihm müsse ein Spezialarchitekt zur Seite gestellt werden." — Nebenbei: Woher mögen die Herren Sachverständigen von der Hut und Brandt ihre Wissenschaft von der Unfähigkeit Uebricks nur hergenommen haben? Doch nicht aus der Einsichtnahme in das Uebrick'sche Projekt? — Der von anderer Seite als weit competenter erachtete Sachverständige Herr Sehring, Berlin, hat das Gegenteil von dem der Herren von der Hut und Brandt in seinem Gutachten bekundet. — Aber bei dem Herrn Stadtbaurat ist das sicherlich nicht notwendig, oder haben die Herren von der Hut und Brandt zu diesem das gleiche Vertrauen, wie zu Uebrick?

Sei dem, wie ihm wolle, unter allen Umständen durchaus falsch und wider die Interessen der steuerzahlenden Bürger gehandelt wäre es, wenn beim Stadttheater auch noch gar die Ausführung der Bauarbeiten einer auswärtigen Unternehmer-Firma — Fellner u. Helmer in Wien — übertragen werden sollte. Die hiesigen Unternehmer würden als Subunternehmer die Arbeiten vielleicht doch, freilich zu äußerst gedrückten Preisen ausführen. Die Sahne, den Schweiß der Thorner Steuerzahler würden dann immer die Herren Fellner u. Helmer abschöpfen und nach dem schönen Wien mitnehmen. Daß aber durchaus das Geld nach Wien wandern soll, anstatt in Thorn zu bleiben, das verstehe, wer da will!

Es kann aber auch der Fall eintreten, daß die Wiener Firma die Arbeiten mit eigenem Personal in Regie ausführt. (Als Bau-Arbeiter dürften Italiener in Frage kommen, denn die hiesigen dürften wohl ebenso unleistungsfähig sein, als ihre Meister!) Dann können ja die hiesigen Handwerker inzwischen nach Wien wandern, dort Verdienst zu suchen, um davon hier ihre Steuern bezahlen zu dürfen. O, du verkehrte Welt! Hoffen muß jeder für das Wohl und Wehe Thorns bedachte Bürger, daß die Königliche Regierung die durchaus anfechtbaren Beschlüsse umstößt und daß dadurch die Herren Stadtväter in die Lage kommen, neue, der Allgemeinheit besser dienende Beschlüsse fassen zu können.

Man kann die Herren Stadtväter nur bitten, daß sie ihre Stellungnahme bei allen Vorlagen stets richten mögen nach der voraussichtlichen Wirkung auf das Allgemeinwohl, daß sie keinen Sonderbestrebungen Raum lassen und daß sie sich in dieser Hinsicht durch keine Bestrebungen, von welcher Seite sie auch kommen sollten, beirren und anfechten lassen mögen! Thorn den Thornern! Dann werden sicherlich alle Bürger mit Stolz auf ihre erwählten Vertreter blicken und eintretenden Falls freudig an die Wahlurne treten, um ihre Stimmen wieder für sie abzugeben. Aber auch nur dann, nur dann!

— r.

Arbeiter-Bewegung.

†† **Bromberg**, 19. März. Zu Ansammlungen von Arbeitslosen kam es heute nach einer Arbeitslosenversammlung. Eine Schar von 200 Arbeitslosen zog in geschlossenem Zuge vor die Privatwohnung des Regierungspräsidenten und vor das Regierungsgebäude. Vereinzelte Rufe nach „Arbeit" ertönten, doch leisteten die Leute der polizeilichen Aufforderung Folge und teilten sich in Gruppen. Später wurde eine Abordnung von 4 Mann vom Regierungspräsidenten empfangen, der für die allernächsten Tage Arbeit in Aussicht stellte. Des weiteren schreibt dazu die nat.-lib. „Ostdeutsche Presse":

Der Deputation, die gestern beim Bürgermeister Schmieder war, wurde dort folgendes mitgeteilt: Von einer Vornahme von Notstandsarbeiten müsse der Magistrat absehen, da hierzu jede Möglichkeit fehle; überdies könnten solche Notstandsarbeiten auch nicht schneller begonnen und durchführt werden, als die großen städischen Arbeiten, die ohnehin in naher Aussicht ständen, und mit denen noch im Laufe dieses Monats vorgegangen werden würde. Es sind dies die Pflasterungsarbeiten, der Neubau der Danziger Brücke und der Umbau der Kläranlage. Ferner teilte der Bürgermeister mit, daß die behördliche Genehmigung zur Legung des Schienengeleises durch die westliche Wilhelmstraße erteilt worden sei, und nun also auch hier mit den Arbeiten vorgegangen werden könne. Endlich sei die Polizei ersucht worden, alle ihr vorliegenden Gesuche in Bausachen als dringlich zu behandeln und die nachgesuchten Konsense so schnell als möglich zu erteilen. Die Zahl der Arbeiter, mit denen die städtischen Arbeiten begonnen werden, dürfte 275 bis 300 betragen, doch könnten hierzu in erster Linie nur die in der Stadt wohnenden Arbeiter Verwendung finden, während die Leute in den Vororten sich an den Landrat wenden müßten.

†† **Kolmar i. P.**, 19. März. Die Maurer sind, weil die von ihnen geforderte Erhöhung des Stundenlohns und Verkürzung der Arbeitszeit von den Arbeitgebern nicht gewährt worden ist, in den Ausstand getreten.

Vermischtes.

*— **Ein Kleinbahnidyll** wird von der Altona-Kaltenkirchener „Klingelbahn" gemeldet: Der Zug hält plötzlich etwa 800 m vom Stationsgebäude an. Alles steckt die Köpfe zum Fenster hinaus, um der Ursache nachzuforschen. Und siehe da! Ein Wegearbeiter hatte seine Leiter, die er beim Beschneiden der Bäume gebraucht, auf die Schienen gestellt, saß ganz gemütlich oben darauf und verrichtete seine Arbeit weiter, als wenn er sagen wollte: Die Eisenbahn kann ja um meine Leiter herum fahren. Nach einigen, gerade nicht aus „Knigges Umgang mit Menschen" entnommenen gegenseitigen Komplimenten verläßt der Arbeiter seine Leiter, und somit steht der Weiterfahrt der Zuges nichts im Wege, aber die Passagiere denken und die Lokomotive lenkt. Der Maschinenführer wollte die verlorene Zeit einbringen; mit dem noch nachgelassenem Dampf war die arme Lokomotive aber nicht imstande, die schwere Last wieder in Gang zu setzen, und so mußte eine Vorspann-Lokomotive kommen und den Zug einschleppen. Die Passagiere waren inzwischen ausgestiegen, da sie keine Zeit hatten, mit dem Zug zu fahren. Ei, man fährt gemütlich auf der Eisenbahn!

—* **Auch eine Ovation.** Am Standbild Otto des Faulen in der Sieges-Allee zu Berlin zog vor einigen Tagen eine dort niedergelegte Blumenspende die Augen der Passanten auf sich. Von unbekannter Hand war zu Füßen des Fürsten mit dem naturalistischen Beinamen ein reizender Strauß deponiert worden. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß die Blumenspende von einem jugendlichen Schulbeflissenen gewidmet war, der in dieser Zeit der „Versetzungskonferenzen" seiner derzeitigen Weltanschauung einen symbolischen Ausdruck geben wollte. Ob ihm dieser Schutzpatron helfen wird?

Vom Büchertisch.

Für Radfahrer. Die heute erschienenen Lieferungen der W. Liebanow'schen und Ravenstein's Spezialkarten von Mitteleuropa behandeln das Gebiet, das trotz der Lage an und nahe den Ostmarken unseres Reiches zur Zeit durch die Polenbewegung ein allgemeines Interesse in ganz Deutschland wachgerufen hat. Die Ausgabe der Blätter, die die No. 6 Memel, 7 Schwali, 8 Tilsit, 49 Kreuz, 50 Gnesen, 51 Plock, 62 Posen, 63 Kalisch umfaßt, kommt also im richtigen Momente. Die 8 Sectionen beider Ausgaben sind gleich sorgfältig neu bearbeitet; auf Grund der von Generalstäben (auch den russischen) zur Verfügung gestellten Materialien sind besonders Straßen und Bahnnetz ergänzt und revidirt. Die Nomenklatur trägt vielfach auch den Wünschen der polnischen Bevölkerung dadurch Rechnung, daß neben den neuen offiziel eingeführten deutschen Namen vielfach die früheren polnischen Benennungen erhalten blieben. Der diesmaligen Lieferung kommt in politischer wie Radfahrer-Ausgabe das weitmaschige Verkehrsnetz zu Statten, wodurch die Karten so klar bleiben, daß in vielen Fällen auf größere Maßstäbe verzichtet werden kann. Wir empfehlen die Anschaffung der Karten bestens mit dem Bemerken, daß sie auch einzeln zum Preise von M. 1.50 aufgezogen durch alle Buchhandlungen bezogen werden.

Handelsnachrichten.

Amtliche Notirungen der Danziger Börse.

Danzig, den 19. März 1902.

Für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten werden außer dem notirten Preise 2 M. per Tonne sogenannte Factorei-Provision usancemäßig vom Käufer an den Verkäufer vergütet

Weizen per Tonne von 1000 Kilogr.
transito hochbunt u. weiß 729—737 Gr. 137—138 Mk.

Roggen per Tonne von 1000 Kilogramm per 714 Gr Normalgewicht
transito grobkörnig 717—723 Gr. 110 Mk.

Gerste per Tonne von 1000 Kilog.
inländisch große 638—686 Gr. 125—128 Mk.

Wicken per Tonne 1000 von Kilogr.
transito 145 Mk. bez.

Hafer per Tonne von 1000 Kilogr.
inländischer 145—151 Mk.

Kleesaat per 100 Kilogr.
roth 86—88 Mk.

Kleie per 50 Kilogr. Weizen- 4,25—4,87½ Mk.
Roggen 4,57½—4,90 Mk.

Der Börsen-Vorstand.

Amtl. Bericht der Bromberger Handelskammer.

Bromberg, 19. März 1902.

Weizen 173—176 Mk., abfallende blauspitzige Qualität unter Notiz, feinste über Notiz.

Roggen, gesunde Qualität 146—153 Mk.

Gerste nach Qualität 120—125 Mk.
gut Brauwaare 126—132 Mk.

Futtererbsen 135—145 Mk.

Kocherbsen nom. 180—185 Mark.

Hafer 140—142 Mk., feinster über Notiz.

Der Vorstand der Producten-Börse.

Druck und Verlag der Rathsbuchdruckerei Ernst Lambeck; für die Redaktion verantwortlich: Curt Losch, beide in Thorn.